Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2016–2017

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

678

Vragen van het lid **De Boer** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het succes van de OV-fiets* (ingezonden 17 november 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijksma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 6 december 2016)

Vraag 1
Heeft u kennisgenomen van het artikel «Succes OV-fiets leidt tot tekort op stations»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Deelt u de mening van NS dat het aanbieden van OV-fietsen niet tot de kerntaken behoort? Wat betekent dit voor de reiziger?

Antwoord 2
Het aanbieden van OV-fietsen is een eigenstandig initiatief van NS. NS heeft in haar strategie als een van de kernactiviteiten vastgesteld: bijdragen aan de reis van deur-tot-deur. De vervoerconcessie schrijft voor dat NS zowel zelfstandig als gezamenlijk met decentrale overheden, gemeenten, regionale vervoerders, infrastructuurbeheerder en consumentenorganisaties, werkt aan een zo onbelemmerd mogelijke deur-tot-deur reis voor de reizigers. NS heeft het aanbieden van OV-fiets gekozen als één van de instrumenten om hieraan invulling te geven. Ik juich dit initiatief toe. Uit de populariteit van de OV-fietsen blijkt dat ook reizigers dit als een nuttig product zien.

Vraag 3
Indien u de mening van NS deelt, hoe verhoudt zich dit dan tot de recent in gang gezette «nationalisatie» op de stations van de exploitatie van fietsenstallingen (inclusief OV-fietsen) en toiletten, waarbij deze voorheen door particuliere bedrijven en andere externe partijen (zoals gemeentelijke Wet sociale werkvoorziening-bedrijven) werden aangeboden en door NS zijn beëindigd? Hoe verhoudt zich deze beweging nu tot het feit dat het aanbie-

[1] Nederlands dagblad van 15 november 2016

ah-tk-20162017-678
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2016

den van OV-fietsen geen kerntaak is? Vindt u dit een wenselijke beweging? Zo ja, waarom? Zo nee, bent u dan bereid om hierover in gesprek te gaan met NS?

Antwoord 3
ProRail en NS zorgen gezamenlijk voor een bereikbaar en toegankelijk station met aantrekkelijke, veilige en optimaal benutte fietsenstallingen. Zij werken hiervoor onder andere samen met gemeenten. Om te zorgen dat de kwaliteit van de stallingen verbetert en overal kwaliteit van een vergelijkbaar niveau wordt aangeboden, neemt NS de aansturing van de stallingen zelf op zich. Voor de nieuwe invulling van de stallingen neemt NS maatschappelijke verantwoordelijkheid waarbij ook mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt nadrukkelijk betrokken worden. Uit de klantbelevingsonderzoeken van NS blijkt dat het klantoordeel van stallingen, waarvan NS de exploitatie heeft overgenomen, betere klantoordelen geven. Door de aansturing van stallingen zelf op zich te nemen, kan NS nog beter een integraal aanbod, inclusief OV-fiets, voor de reiziger realiseren. Dit draagt bij aan een betere reis van deur tot deur. Van nationalisatie is daarbij geen sprake. NS liet eerder als eigenaar van de stallingen de exploitatie van een aantal stallingen door derden uitvoeren, maar heeft besloten de contracten met deze exploitanten te beëindigen. NS kan zelf bepalen hoe om te gaan met de fietsenstallingen in de stations en of daar al dan niet derden bij worden ingeschakeld. Hierover zijn in 2014 vragen van de leden Smaling en Karabulut beantwoord (Aanhangstel Handelingen, vergaderjaar 2013–2014, nr. 971).

Vraag 4
Welke afspraken zijn hierover gemaakt met NS in de vervoersconcessie? Worden deze afspraken geëvalueerd? Zo ja, wanneer? Is er een marktverkenning voor deze taak uitgevoerd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4
In de vervoerconcessie is opgenomen dat NS zich extra zal inspannen voor de verbetering van de reis van deur tot deur. Voor NS maakt OV-fiets daar een wezenlijk onderdeel van uit. Over OV-fiets zijn zelf geen specifieke afspraken in de concessie opgenomen. OV-fiets is naar NS overgebracht toen overheid en ProRail zich uit de stichting OV-fiets terugtrokken. In een proefperiode van enkele jaren bereikte NS goede resultaten met OV-fiets waaronder uitbreiding van het aantal uitgiftelocaties, groei van het aantal ritten en verbetering van de klanttevredenheid. Op basis daarvan is OV-fiets definitief overgegaan naar NS.

Vraag 5
Wie betaalt de uitbreiding met 1.000 OV-fietsen per jaar en deelt u de mening dat dit in ieder geval geen overheidstaak is? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5
NS investeert zelf in deze nieuwe OV-fietsen. Daarnaast investeert NS onder andere ook in uitgiftelocaties, ICT, marketing, innovatie en ontwikkeling. Als de groei van OV-fiets zich doorzet, wordt verwacht dat OV-fiets binnen enkele jaren het break-even punt bereikt.

Vraag 6
Zit de OV-fiets verpakt in abonnementen die door NS worden uitgegeven en krijgt de klant nu geen waar voor zijn abonnement omdat er te weinig OV-fietsen zijn?

Antwoord 6
Nee. OV-fiets zit niet verpakt in een NS abonnement. De kosten voor OV-fiets worden niet doorberekend naar de abonnementhouders van NS. Daarnaast betaalt de OV-fiets klant per 1 januari geen abonnementskosten meer. De klant betaalt dan alleen voor de ritten die hij of zij maakt. Hiermee wil NS een drempel voor het gebruik van OV-fiets wegnemen. Reizigers hebben voor gebruik van OV-fiets een persoonlijke OV-chipkaart nodig (om te kunnen factureren) en hoeven zich alleen nog aan te melden voor gebruik van OV-fiets.

Vraag 7
Bent u bereid om in overleg met NS te kijken of deze taken wederom kunnen worden afgestoten aan de markt en marktpartijen? Zo nee, waarom niet en hoe verhoudt zich dit antwoord tot het feit dat NS benadrukt dat dit toch geen overheidstaak is?

Antwoord 7
NS krijgt de ruimte om naast de verplichtingen uit de concessie de reiziger ook op andere manieren te faciliteren in haar mobiliteit. Het staat andere marktpartijen vrij om voor de deur-tot-deur reis innovatieve concepten te ontwikkelen zoals concepten met betrekking tot de fiets. Zo gaat vervoerder Syntus vanaf december een eigen deelfiets introduceren in de provincies Gelderland en Utrecht in plaatsen als Apeldoorn en Ede. Ik zie dan ook geen reden om in gesprek te treden met NS.

Vraag 8
Bent u bereid deze vragen vóór het notaoverleg over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) voorzien op 28 november 2016 te beantwoorden?

Antwoord 8
Het is helaas niet mogelijk gebleken deze vragen voor het notaoverleg te beantwoorden. Ik geef uw Kamer daarom in overweging de beantwoording te betrekken bij een volgend algemeen overleg.